

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE SVARTÅ STRAND

### Fördjupning av översiktsplanen för del av Mjölby centrum

Upprättad av byggnadskontoret i juni 2012.

#### HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Kommunens har eftersträvat en öppen och fortlöpande dialog med allmänhet och berörda. Fastighetsägare meddelades 2007-02-27 när uppdraget påbörjades och inbjöds till redovisning av de tre parallella skissuppgifterna 2007-11-13. Förstudierna har även informerats dagstidningen Östgöta Correspondenten som fortlöpande publicerat bilder och artiklar om stadsförnyelseidéerna 2007-11-21, 2008-04-25, 2009-06-17. Idéskiss presenterades som 4 sidors mittuppslagsbilaga i Östgötatidningen 2009-03-12. Annons infördes i ÖC fredag 2009-06-05.

Samråd om förslaget har skett under tiden den 5 juli – 21 augusti med förlängning till den 21 september 2009 enligt önskemål från ASM Foods AB. Allmänna samrådsmöten för utbyte av information och synpunkter ägde rum den 15 juni kl 18.00 samt den 11 augusti kl 18.00 i stadshusets café, Mjölby.

#### MYNDIGHETER

##### Länsstyrelsen

*Allmänt:* Länsstyrelsen ser det som **mycket positivt** att Mjölby kommun tar ett planeringsmässigt helhetsgrepp om det centralt belägna området öster om Svartån. Områdets mycket strategiska läge **gör utvecklingen betydelsefull även i ett regionalt perspektiv**. Området är lättillgängligt ur kollektivtrafiksynpunkt och närheten till Svartån med omgivande natur innebär ytterligare potential till att skapa attraktiva boendemiljöer. Det är bra att planförslaget på ett naturligt sätt tar avstamp i miljö kvalitetsmålen samt målsättningar om att skapa tillgänglighet och trygghet i den byggda miljön.

Planförslaget har enligt Länsstyrelsens uppfattning en bra utformning, är lättläst och med bra kartpresentationer. **Länsstyrelsen har inga invändningar mot förslagets huvudsakliga inriktning** – att utveckla Svartå strand till ett område för bostäder och verksamheter med begränsad omgivningspåverkan samtidigt som insatser görs för att göra Svartån och dess närmiljö mer tillgänglig för det rörliga friluftslivet.

Det **återstår dock ett antal frågeställningar**/åtgärder för att säkerställa att planerade boendemiljöer blir goda och miljömässigt hållbara. Framför allt behöver järnvägens barriäreffekt och de åtgärder som krävs för att klara buller och risk- och säkerhetsaspekter studeras vidare samt strategier för undersökning och sanering av markföroreningar utarbetas. Därtill måste utredas hur området ska utformas/planeras för att boende och verksamheter ska kunna fungera sida vid sida, med hänsyn till omgivningspåverkan i form av t ex industribuller samt transporter till verksamheterna.

Det är viktigt att studera behov av trafikmatning vad gäller gods- och personanknutna transporter samt gång- och cykeltrafik då dessa transportslag ska samsas under en lång tidsperiod. Länsstyrelsen vill också betona vikten av området utformas med hänsyn till Svartån och dess naturmiljöer, såväl i vattnet som på land. För ytterligare kommentarer se under resp. avsnitt nedan.

*Riksintressen:* Södra stambanan inklusive Götalandsbanan utgör riksintresse för kommunikationer. Detta innebär att den befintliga eller planerade anläggningens funktion ska skyddas, vilket kan innebära såväl att beakta framtida utrymmesbehov som att känsligheten för störningar inte får tillåtas på ett sätt som kan begränsa framtida nyttjande av anläggningen. Av handlingarna bör tydliggöras hur kommunen avser att tillgodose riksintresset.

*Kommunikationer:* Banverket (2009-08-18) och Vägverket (2009-08-13) har lämnat särskilda yttranden, vilka bifogas. Länsstyrelsen delar dessa synpunkter och ser det som viktigt att verkens synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet.

*Miljö- och riskaspekter:* I planen redovisas en rad olika miljö- och riskfaktorer som påverkar planeringen i området. Förutom befintliga verksamheter kan eventuell framtida utbyggnad av Götalandsbanan orsaka ytterligare störningar och risker. Länsstyrelsen anser att relevanta miljö- och riskaspekter redovisas i översiktsplanen men att ytterligare utredningar krävs för att klargöra vilka insatser som krävs för att skapa miljömässigt goda boendemiljöer samtidigt som verksamheter bedrivs i området.

*Bullerstörningar:* Delar av området utsätts för trafikbuller från järnvägen som överskrider gällande riktvärden. I planen presenteras en lösning där lager, garage och parkering placeras som bullerdämpning i skyddszonen mellan järnvägen och övriga området. Länsstyrelsen anser, liksom Banverket, att det är viktigt att särskild omtanke ägnas placering, utformning och innehåll i den föreslagna skyddszonen med hänsyn till risk- och säkerhetsaspekter samt för att skapa en attraktiv miljö i anslutning till järnvägen. Det är också viktigt att kommunen i plangenomförandet träffar sådana överenskommelser med övriga aktörer att skyddsåtgärder kan komma till stånd innan bostadsbebyggelse uppförs.

*Förorenad mark:* Området har under lång tid använts för verksamheter och industriföretag. Utifrån de verksamheter som bedrivits inom området kan man misstänka att det sannolikt finns föroreningar i marken på ett flertal ställen. Förutom de träffar som redovisas i MIFO är det sannolikt att föroreningar finns i Svartåns sediment samt i områden där dagvattenledningarna haft sitt utlopp. Omhändertagande av mark som under en lång tid nyttjats för industriverksamheter som hanterat miljöfarliga ämnen som kan ha gått ned i marklagren kräver omfattande insatser, inte minst ekonomiskt. Det är därför bra att frågor om förorenad mark tas upp i planen. Länsstyrelsen ser det som angeläget att detta underlag fördjupas och att en strategi tas fram för hur man ska arbeta med förorenade markområden i samband med den fortsatta planeringen i området. Vid behov bör sanering av marken, i tillräcklig omfattning i förhållande till markanvändningen, säkerställas i samband med kommande planläggning. Ansvarsfrågan är i sammanhanget viktig att klargöra.

*Industrianläggningar:* I det aktuella området är ett stort antal industriverksamheter verksamma. Tanken är att området på lång sikt ska omvandlas till ett område för bostäder och verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. I fortsatt planarbete är det viktigt att utreda hur verksamheter och bostäder kan kombineras i området inom ramen för de krav som måste ställas med hänsyn till boendes hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen anser att frågor som berör skyddsavstånd och andra hänsynstaganden mellan befintliga verksamheter och den planerade bostadsbebyggelsen och markens utformning däremellan måste utredas. Transporter till och från verksamheterna är också viktiga att beakta.

*Dagvattenhantering:* Länsstyrelsen ser det som mycket angeläget att vattenfrågorna behandlas på ett offensivt sätt i planeringen av området. Ett brett upplagt kunskapsunderlag och en handlingsstrategi behöver tas fram. Från såväl miljöskyddssynpunkt som naturvårdssynpunkt är det viktigt att planeringen inriktas på att minimera utsläppen av dagvatten till Svartån inte minst med tanke på att ån är utpekad som värdefullt sötvatten för såväl fisk och fiske som vattenkvalitet. Att stora delar av området troligen har föroreningar i marken är en aspekt som måste beaktas i detta arbete.

*Transporter med farligt gods:* I planen konstateras att transporter med farligt gods förekommer på södra stambanan. En övergripande riskbedömning behöver göras, med överväganden om lämpliga riskhanteringsavstånd samt vilka skyddsåtgärder som kan behöva utföras för bebyggelse som ska etableras i närheten av järnvägen.

*Risker för naturolyckor:* I planen presenteras resultatet av SMHI:s översvämningskartering och den föreslagna bebyggelseutvecklingen i området har anpassats efter denna genom att området närmast Svartån undantagits från bebyggelse. Länsstyrelsen anser att befintlig utredning är alltför översiktlig för att ligga till grund för nyetablering av bebyggelse i den omfattning som presenteras i planen. En mer detaljerad utredning för det aktuella området bör därför tas fram i den fortsatta planeringen. I en sådan utredning bör även risken för skred och ras beaktas.

*Naturvård och friluftsliv:* Det är värdefullt att planen innehåller förslag till hur områdets naturkvaliteter och grönstruktur kan användas som en viktig resurs för att skapa attraktiva boendemiljöer. Området omkring Svartån är värdefullt från såväl naturvårds som friluftslivssynpunkt. Längs åns stränder finns strandskogar med gamla, grova träd, buskar och en rik flora. Detta ger förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv inne i staden. Naturmiljön runt ån fungerar som spridningskorridor, men knyter även samman stadens grönstruktur. Översiktsplanen pekar på en inriktning där parkmiljöer utvecklas och utökas medan områdets naturmiljöer minskar. En sådan utveckling kan ses som naturlig och i många avseenden positiv med hänsyn till områdets läge i förhållande till Mjölby centrum, resecentrum och planerade bostäder. Från naturvårdssynpunkt är det emellertid viktigt att stor omsorg ägnas utredning om vilka delar som ska sparas som naturmark samt hur parkmarken utformas. Inför kommande planeringsskeden måste naturinventeringar utföras för att precisera förekommande naturvärden och ge underlag till vilken hänsyn som måste tas till Svartån och dess stränder. Kring alsumpskogen måste en fördjupad utredning tas fram med avseende på både vattenmiljön, skogen, stränderna och fågellivet.

Länsstyrelsen ser gärna att översiktsplanen tillförs tydligare bedömningar och avsiktsförklaringar om förvaltning och skötsel av grönstrukturen. I planen föreslås att en kanal ska grävas, som avskiljare mellan alsumpskogen och planerad parkmark. Förslaget innebär stora ingrepp i Svartån och dess strandområde och strider mot kommunens naturvårdsprogram. Länsstyrelsen anser att ett sådant ingrepp bör undvikas med hänsyn till

alsumpskogen och de arter som denna hyser. Länsstyrelsen vill också påpeka att en anläggning av en kanal inte bara är ett ingrepp i sig utan sannolikt kräver framtida ingrepp i form av underhåll (t ex muddring). Enligt naturvårdsprogrammet finns Kungsfiskare, flodpärlmussla och tjockskalig målarmussla på olika platser i Svartån. Dessa ingår som utpekade arter i artskyddsförordningen. I samband med naturvårdsinventeringen bör undersökas förekomsten av Kungsfiskare inom eller i anslutning till planområdet. Detta för att kunna bedöma huruvida planen kan påverka dess livsmiljö samt om eventuella skyddsåtgärder erfordras för att hindra en sådan påverkan. Vad avser musselarterna bör påverkan till följd av åtgärder i vattnet som leder till t ex grumling beskrivas som konsekvenser av planen.

I planområdets södra delar finns större träd som fyller en viktig biologisk funktion och därför bör tas till vara. Det är viktigt att beakta de gröna inslagen, i form av träd och annan växtlighet, utmed Svartåns strand liksom sambanden med förekommande naturvärden utanför planområdet.

*Strandskydd:* Strandskydd råder inom 100 m från strandlinjen. Strandskyddet har upphävts för delar av planområdet i samband med tidigare planläggningar. Länsstyrelsen vill upplysa om att strandskyddet, sedan strandskyddsbestämmelserna förändrats 1/7 2009, återinträder i samband med att nya detaljplaner upprättas. Översiktsplanen bör belysa hur strandskyddet ska hanteras.

*Vattenverksamhet:* Åtgärder i och i anslutning till Svartån kräver särskild prövning som vattenverksamhet, vilket enligt 11 kap miljöbalken kräver anmälan till Länsstyrelsen eller tillstånd från miljödomstolen.

*Kulturmiljö:* Mjölby stad är utpekat i det regionala kulturmiljöprogrammet. Så som anges i handlingarna innehåller planområdet byggnader och miljöer med höga kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen avser att bevara och säkerställa kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer, vilket går i linje med de nationella och regionala miljökvalitetsmålen (God bebyggd miljö delmål 2; strategier för utveckling av kulturhistoriska och estetiska värden samt 5 delmål 5; Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.)

Planeringsunderlaget baserar sig på inventeringar som gjordes på 1980-talet. Sannolikt kan en aktualisering och fördjupning bidra till kunskap som kan användas i den fortsatta planeringen.

*Sociala aspekter:* Översiktsplanen har goda ambitioner vad gäller sociala värden. Länsstyrelsen ser positivt på att området får en varierad bebyggelse med blandade hustyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar, vilket borgar för boende i olika åldrar, familjesammansättningar och socioekonomiska förutsättningar. Det vore positivt om de sociala aspekterna lyfts fram ytterligare i det fortsatta planarbetet genom att beakta långsiktiga behov av offentliga lokaler och service. Jämställdhet och tillgänglighet för funktionshindrade är aspekter som också är viktiga att ta i beaktande vid utformning av det aktuella området, särskilt för parkmiljöerna längs ån och för kopplingen till resecentrum.

Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen att skapa bättre tillgänglighet runt Svartån och att förstärka stråk för fotgängare och cyklister. Genom att öka förutsättningarna för fysisk aktivitet, lek och rörelse främjas folkhälsan.

*Mellankommunala intressen:* Översiktsplanen är betydelsefull från mellankommunal synpunkt, inte minst för att säkerställa nyttjande och utveckling av övergripande kommunikationsanläggningar. Ansatserna att skapa attraktiva boendemiljöer och verksamhetsområden är värdefullt även i ett regionalt perspektiv. Länsstyrelsen ser som angeläget att samråd om planens inriktning och utformning sker med berörda grannkommuner.

*Miljökonsekvensbeskrivning:* Enligt Länsstyrelsens bedömning täcker avgränsningen i huvudsak in de mest relevanta områden som behöver behandlas i MKB:n. Dock måste utvecklingen av Svartå strand och dess inverkan på järnvägens riksintresse konsekvensbedömas. Förslagets konsekvenser även för områden utanför planområdet (t ex Svartåns vattensystem och däri ingående värdefulla djur- och växtarter) är också relevant att ta med som en del av MKB.

Länsstyrelsen anser vidare att förslagets indirekta konsekvenser för staden som helhet, t ex förändringar i trafikflöden och behov av att ta nya områden i anspråk för industri i takt med att området omvandlas, med fördel kan beskrivas.

Vidare bör förslagets positiva miljöeffekter lyftas fram tydligare i det fortsatta arbetet. Likaså är det bra om MKB tydliggör hur förslaget förhåller sig till relevanta miljö kvalitetsmål.

### ***Kommentarer:***

*Riksintressen:* Riksintresset för järnväg behandlas under egen rubrik i kapitel 6.

*Kommunikationer:* Se kommentarer till Banverket.

*Miljö- och riskspekter:* En fördjupad riskbedömning (WSP 2012-06-21) har genomförts i enlighet med Länsstyrelsens synpunkt. Syftet med bedömning är att utreda lämpligheten av bostadsbebyggelse inom planområdet med avseende på järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnvägen. Utredningen innehåller förslag till åtgärder och kommer vara utgångspunkt vid kommande detaljplaner.

*Buller:* ÅF-Infrastructure AB har på uppdrag av Mjölby kommun genomfört en trafikbullerutredning för Svartå Strand. Utredningen innehåller förslag till åtgärder och kommer vara utgångspunkt vid kommande detaljplaner. Utformning av den föreslagna skydds-zonen bestäms vid fortsatt planering och inför exploatering. Genomförandefrågor ska avtalas med Banverket och Jernhusen.

*Förorenad mark:* En översiktlig miljöteknisk markundersökning av jord och grundvatten har genomförts inför utställning. Kompletterande undersökningar och strategier för sanering tas fram inför detaljplanearbete.

*Industrianläggningar:* Planförslaget justeras enligt synpunkt så att skyddsavstånd till befintliga industrianläggningar och transporter beaktas.

*Dagvattenhantering:* Frågorna behandlas i översiktlig miljöteknisk markundersökning (WSP 2012-05-10) och geoteknisk utredning (WSP 2012-04-23) och fördjupas vid detaljplaneläggning. Kompletterande VA- och dagvattenutredning pågår.

*Transporter med farligt gods:* Se kommentarer ovan under Miljö- och riskspekter.

*Risker för naturolyckor:* I enlighet med Länsstyrelsens synpunkt har kommunen låtit ta fram en fördjupad analys av översvämningsrisker samt en geoteknisk utredning som visar

*de geotekniska förutsättningarna för området vad gäller bebyggelse, hydrogeologi, radon och stabilitet. Utredningarna utgör planeringsunderlag vid efterföljande detaljplanering.*

*Naturvård och friluftsliv: Naturvärdesinventering har utförts och ligger till grund för kompletteringar av planförslag och konsekvensbeskrivning samt utgör planeringsunderlag vid efterföljande detaljplanering.*

*Strandskydd: Planförslaget kompletteras med ny text om strandskydd. Kommunen ambition är att strandzonen inom planområdet efter planens genomförande kommer att få en ökad tillgänglighet för allmänheten jämfört med dagsläget.*

*Vattenverksamhet: Planförslaget förtydligas kring anmälan/ tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.*

*Kulturmiljö: Se kommentarer till Läns museet.*

*Sociala aspekter: Som en förlängning av samrådet hölls 2009-10-15 ett seminarium och workshop på temat – en trygg, säker, hälsosam och jämställd stadsdel – från vision till verklighet genom samspel.*

*Mellankommunala intressen: Planförslaget har skickats till angränsande kommuner samt Norrköpings kommun som lämnat positiv respons.*

*Miljökonsekvensbeskrivning: Järnvägens riksintresse konsekvensbedöms i enlighet med Länsstyrelsens synpunkt. Planen bedöms få liten inverkan på naturmiljö utanför planområdet, reserverad mark för dagvattenhantering finns. Förändringar för trafikflöden utanför planområdet redovisas i planen, Magasinsgatan väntas avlasta trafiken i centrum. Kommunen jobbar aktivt med markberedskap och framförhållning för verksamhetsmark. Planen kompletteras för att behandla hur den förhåller sig till relevanta miljö kvalitetsmål, vilket behandlas i kapitel 6.*

## Banverket

Banverket ser positivt på utvecklingen av Mjölbys centrala delar för såväl bostäder som verksamheter och att stadens koppling till järnvägen förstärks. Fler boende och verksamhetsutövare ger underlag för ett ökat resande med kollektivtrafik.

Samtidigt innebär närheten till järnvägen att omgivande områden kan påverkas av buller och vibrationer. Med anledning av den pågående dubbelspårsutbyggnaden beräknas trafiken att öka i framtiden. Banverket anser att det aktuella förslaget har tagit hänsyn till denna förutsättning. Det är dock viktigt att ha en dialog med Banverket i den kommande planeringsprocessen angående dessa frågor. Likaså behöver samråd ske kring placering, utformning och även innehåll i den föreslagna skyddszonen med hänsyn till risk- och säkerhetsaspekter och för att skapa en attraktiv miljö i anslutning till järnvägen för såväl resenärer som boende och verksamhetsutövare.

I detta sammanhang behöver också Banverkets verksamhet på bangården säkerställas och det behöver finnas anslutningsvägar till bl a växlar och teknikhus, även med en eventuell bebyggelse inom den planerade skyddszonen. Med hänsyn till järnvägens barriäreffekt och de åtgärder som krävs för att klara buller och risk- och säkerhetsaspekter blir det viktigt att kopplingen till resecentrum bibehålls och förstärks. Tillgången till trygga och gena gång- och cykelvägar är en förutsättning.

## Förändrad användning av Hästholmsbanan

En förutsättning för delar av planförslaget är att den sk Hästholmsbanan läggs ned. Banan används idag av Banverket i samband med dubbelspårutbyggnaden Mjölby-Motala. Med hänsyn till en eventuell framtida fortsättning av utbyggt dubbelspår även norr om Motala, kan Banverket inte i nuläget utesluta ett eventuellt kommande behov av att använda banan även efter 2012, då sträckan Mjölby-Motala beräknas vara klar. Därtill finns delen generell efterfrågan till att transportera gods på järnväg. Hästholmsbanan skulle kunna bidra till att främja denna utveckling.

### **Kommentarer:**

*Fördjupade utredningar av buller och vibrationer har genomförts utredningarna utgör bilagor till utställningshandlingarna och planeringsunderlag vid efterföljande detaljplanering.*

*En fördjupad riskbedömning har genomförts. Syftet med bedömning är att utreda lämpligheten av bostadsbebyggelse inom planområdet med avseende på järnvägstrafik och transport av farligt gods på järnvägen. Utredningen innehåller förslag till åtgärder och kommer vara utgångspunkt vid kommande detaljplaner. Inför detaljplanearbete kommer en dialog att föras med Trafikverket, bland annat angående utformning och innehåll i den förslagna skyddszone.*

*Kopplingen till resecentrum är av hög prioritet för kommunen. Planförslaget betonar vikten av gena och säkra gång- och cykelvägar. Kommun satsar kontinuerligt på utbyggnad av gång- och cykelnätet inom tätorten där resecentrum utgör en viktig målpunkt.*

*Kommunen motsätter sig inte att bron under de närmsta åren används för makadamtransporter. Kommunen och Trafikverket diskuterar möjligheten för kommunen att förvärva den aktuella sträckan av Hästholmsbanan.*

Vägverket

Den planerade förtätningen och förändringen av området är mycket positiv och får ses som en naturlig utveckling av centrala Mjölby. Det är samtidigt viktigt att länka samman den nya bebyggelsen med den befintliga så att målet med en hållbar utveckling kan tillgodoses.

Den aktuella översiktsplanen redovisar flera barriärer inom området som är viktiga att överbrygga, dels finns Svartån som är en bidragande orsak till områdets attraktivitet och sedan finns järnvägen som bidrar med utmärkta kommunikationsmöjligheter men även är en stor barriär. Det är viktigt att studera hur kommunikationerna för oskyddade trafikanter kan förbättras över bägge dessa barriärer eftersom detta är en grundförutsättning för områdets attraktivitet. Järnvägen har idag en planskild undergång i norr (Kungsvägen) samt en bro i söder (Järnväggsgatan) samt en planskild undergång vid järnvägsstationen. Detta medför att området söder om järnvägsstationen behöver studeras närmare för att om möjligt finna ny planskilda korsningspunkter med järnvägen, något som även skulle gagna befintliga utbyggda områden öster om järnvägen.

Det planerade trafiksystemet består enligt den fördjupade översiktsplanen i att utnyttja Magasinsgatan samt att ansluta denna mot Järnväggsgatan för att skapa en ny passagemöjlighet för en del av befintlig centrumtrafik samt för

att mata det nya området med dess nya bostäder och verksamheter. Det är viktigt att vid omläggningar av trafiksystemet ta fram material som visar trafikmängder samt riktningsfördelning för att kunna bedöma kommande trafikmängder på det nya trafiksystemet. Samtidigt är det viktigt att se över befintligt gatusystem så att det ej uppstår oönskade trafikmängder på detta. Till exempel Burensköldsvägen skulle kunna vara en av de länkar som behöver studeras närmare. I samband med uppbyggnad av ett helt nytt bostadsområde med helt utmärkta möjligheter att åka kollektivt samt utbyggt gång- och cykelnät så kan det vara tänkvärt att fundera lite över möjligheten att tydligare markera att bilen ej skall vara det övervägande transportsättet. Till exempel genom att redovisa en restriktivare hållning till parkeringsmöjligheter.

Den omvandling som skall genomföras för Mjölby centrums industriområde är komplex främst på grund av att den kommer att ske under en lång tidsperiod då befintliga verksamheter kommer att finnas kvar samtidigt som en gradvis omdaning sker och en ny stadsdel byggs upp. Det är viktigt att studera hur detta påverkar behov av trafikmatning både vad gäller fordonstrafik, godstrafik samt gång- och cykeltrafik. Främst möjliga trafiksäkra stråk för gång- och cykeltrafiken behöver analyseras eftersom det under en längre tidsperiod kommer att innebära att gång- och cykeltrafiken skall samsas med bland annat tunga transporter till befintlig industriverksamhet.

Riskfrågorna är en även en viktig parameter som kan vara dimensionerande för planerade verksamheter. Det kan vara en fördel om risknivåerna tydligare redovisas i den färdiga översiktsplanen

**Kommentarer:** Ny planskild korsning över järnvägen har analyserats och föreslås mitt för Nygatan, i enlighet med synpunkt. Den är dock inte prioriterad och kräver även att Trafikverket delar denna synpunkt, då det skulle bättre tillträde till perronger.

Utbyggnadens påverkan på Trafiksystemet förtydligas enligt synpunkt. Nya mätningar har gjorts och nya hastigheter utreds. Magasinsgatans korsningspunkter mot Järnvägsgatan, Burensköldsvägen och Kungsvägen är punkter som uppmärksammas särskilt.

Parkering nära resecentrum behövs. Parkeringskvoten 1/1 är medvetet högt räknad (med tanke på områdets goda förutsättningar kollektivresande) för att inte behöva lösa det i efterhand, eller låta boendeparkering ske på bekostnad av resecentrum.

Planförslaget kompletteras angående säkerhetsfrågor för gång- och cykeltrafik och fördjupas ytterligare i samband med fortsatt arbete med gatusektioner.

Lantmäteriet

Inga synpunkter ur fastighetsbildningssynpunkt i detta planskede.

Försvarsmakten

Ingen erinran.



## Länsmuseet

Länsmuseets yttrande avgränsar sig till planförslagets påverkan på områdets bebyggelsemiljö. Enligt planförslagets miljökonsekvensbeskrivning är kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom området identifierad, och skydd för denna föreslås. Som värdefull bebyggelse räknas då upp vissa byggnader som utpekats i kommunens byggnadsinventering från 1984; Lokstallarna, Björkuddens huvudbyggnad och vattenverkets pumphus (klass A, stort byggnadshistoriskt/miljömässigt värde) samt industribyggnaden på Rosenkammaren 1, korsningen Fabrikskatan-Kyrkogatan (klass B, byggnadshistoriskt/miljömässigt värde). Övrig äldre bebyggelse inom området bedöms enligt planen kunna ersättas när efterfrågan på nya lokaler uppstår. Länsmuseet anser dock att denna bedömning inte bygger på en tillräckligt omfattande utvärdering av bebyggelsen, bland annat är inte den stora tegelbyggnaden på fastigheten Tumskruven 2 omnämnd, (korsningen Magasinskatan-Burensköldsvägen), trots att det fått den högre klassningen i inventeringen, eller banvaktarstugan öster om lokstallet (klass B i inventeringen). Framförallt borde länsmuseet inför planarbetet tillfrågats om en uppdatering av den 25 år gamla bebyggelseinventeringen av området eftersom bedömningen av kulturhistoriskt värde hos bebyggelse ändras med tiden. En översiktlig genomgång av området på plats 2009-08-19 får därför duga som grund för detta yttrande, men det hade naturligtvis varit mer fruktbart om museet fått bidra med synpunkter i ett tidigare skede i planarbetet.

En utveckling av stadsdelen med ny bebyggelse med högre grad av exploatering kan göras utan att den äldre bebyggelsen helt utplånas. Genom att spara vissa äldre byggnader kan en stadsdels tidigare identitet, historia och funktion fortfarande förbli läsbar vilket utgör ett upplevelsevärde som kan öka ett områdes attraktivitet. Gamla byggnader kan genom sina miljöskapande värden bli attraktiva för tex café och restaurangverksamhet och kan därigenom få nya funktioner som passar väl in i en ny stadsdel med bostäder och arbetsplatser. Integreras ny bebyggelse med några sparade äldre byggnader kommer även planförslagets omfattande exploatering att upplevas som mer naturlig. Vid genomgången av området 2009-08-19 påträffades ytterligare några byggda som kan vara intressanta att skydda, då de efter varsam renovering och med en ny funktion kan bidra till stadsdelens upplevelsevärden (se foton på sida).

Tegelbyggnaden på fastigheten Tumskruven 2 i korsningen Magasinskatan-Burensköldsvägen är viktig att skydda, eftersom huset tydligt visar att Mjölby stenstadsbebyggelse utsträckte sig öster om Burensköldsvägen redan i slutet av 1800talet. Försvinner byggnaden kommer norra delen av området upplevas som ganska historielöst. I övrigt är Magasinskatan troligen mindre känslig för förändringar och det är naturligt att planförslaget placerar den högre bebyggelsen om 4-6 våningar hit, i kvarteret Tumskruven kan det vara en fördel, men ej nödvändigt av kulturmiljöskäl, att anpassa byggnadshöjden efter den äldre tegelbyggnaden.

I samma kvarter bidrar de två byggnaderna mot Kyrkogatan till miljövärdet genom ett bevarat tidstypiskt utseende, speciellt byggnaden med Holmers konfektion som vid en byggnadsinventering idag åtminstone skulle ges klassningen B. I övrigt finns längs Kyrkogatans östra sida inga byggnader av

större värde för miljön, utom möjligen de två långsträckta tvåvåningshusen i gatans södra ände, dessa är kraftigt förvanskade även utvändigt tilläggsisolering, men skulle när ommålning eller fasadrenovering åter blir aktuell kunna ges ett mer tidstypiskt utseende. På motsatta sidan gatan finns här två välbevarade byggnader i samma skala i Kvarteret Häxan och ytterligare ett lika stort tilläggsisolerat och förvanskat hus i kvarteret Bålet. Med utgångspunkt i de bäst bevarade husen skulle Kyrkogatans södra del kunna bli ett område med äldre industribyggnader med enhetlig arkitektur. På samma sätt som Norrköpings industrilandskap skulle detta kunna bidra mycket till stadsdelens upplevelsevärde.

Flera byggnader längs Kyrkogatans västra sida har i övrigt störst potential för att kunna bidra till en stadsdel med en intressant blandning av gammalt och nytt, utan att för den delen stå i vägen för en högre exploateringsgrad av kvarterens västra delar mot Södra strandvägen. Förutom den i inventeringen utpekade industribyggnaden i kvarteret Rosenkammaren så har även kvarterets övriga byggnader mot gatan betydande bebyggelsehistoriska och miljöskapande värden. Nuvarande "bygglagrets" gula träbyggnader är intressanta, speciellt det äldre "funkisliknande" trähuset med platt/(dolt) tak i en "vilda västern"-liknande stil som är sällsynt, men också det smala huset som är byggt i vinkel mot gatan, rygg i rygg med tegelbyggnaden och den större något modernare putsade byggnaden. Husens placering skapar här en naturligt öppen plats som vid ändrad användning till exempelvis restaurang skulle kunna bli mycket attraktiv för uteserveringar. Det är främst ovanstående uppräknade byggnader som har betydelse för vilken karaktär och identitet den nya stadsdelen ska få och läns museet föreslår därför att även dessa skyddas mot rivning och ovarsamma ändringar i detaljplan.

Det är positivt att man i planen räknar med att lokstallarna genom nya funktioner kommer att bidra till en attraktiv miljö. I södra delen av planområdet finns även andra intressanta byggnader som kan bidra till en intressant miljö om det går att kombinera ny bebyggelse med bevarandet av den gamla. Detta gäller banvaktarstugan öster om lokstallet samt i kvarteret Häxan två äldre välbevarade bilverkstadsbyggnader och ytterligare en stor träbyggnad med funkiskaraktär.

**Bilagor:** foton från besök på plats 2009-08-19.

- Kvarteret tumskraven, byggnaderna mot Kyrkogatan bidrar till miljön genom ett bevarat tidstypiskt utseende.
- Kvarteret Häxan, hus med välbevarad industribyggnadskaraktär.
- Kvarteret Rosenkammaren: husen mot Kyrkogatan utgör en sammanhållen äldre bebyggelse som kan bidra till en attraktiv miljö i den nya stadsdelen.
- Kvarteret Rosenkammaren: äldre "funkisliknande" trähus i "vilda västern"-stil.
- Banvaktarstuga, vattenpumpen och ett styckeräls skulle kunna sparas som monument över platsens tidigare funktion.
- En av två bilverkstadsbyggnader, K-märkt?!
- Södra Strandvägen, Funkisbyggnad som fortfarande påminner om den tidigare omfattande kvarndriften.

**Kommentarer:**

*Utöver byggnadsinventering 1984 har en historisk inventering utförts av Hembygdsföreningen genom Bo Jansson. Kommunen delar Läns museets syn att äldre byggnader tillför miljöskapande värden och kvaliteter. Planbeskrivning kompletteras om Tumskruven 2. Fyra byggnader av värde för skydds- eller varsambetsbestämmelse i detaljplan har anvisats på plankartan, byggnaden på Tumskruven 2 är redan skyddad i gällande detaljplan. Inskickade bilder och bedömningar kommer ligga till grund för detaljplanering, men utgör inte skäl att revidera prioriterade byggnader.*

*Planförslaget prioriterar de värdefullaste byggnaderna, men vill också poängtera att nya byggnader behöver rymmas i området. Hembygdsföreningens bedömning är att rätt byggnader sparats.*

Linköpings kommun

Linköpings kommun har tagit del av förslaget till översiktsplan som är mycket välskrivet och illustrativt. Vi tycker att stadsförnyelsen efter Svartå Strand är ett väldigt spännande projekt som kommer att ge ett stort miljömässigt lyft för Mjölby centrum.

Linköpings kommun har inga erinringar mot samrådsförslaget till översiktsplanen och önskar Mjölby kommun lycka till med det fortsatta planarbetet.

Norrköpings kommun

Norrköpings kommun ser positivt på fördjupningen av översiktsplanen och utvecklingen av centrala Mjölby. Ett genomförande av planens förslag medför att attraktiva bostäder med mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik uppförs. Med utökad pendeltågstrafik och interregional tågtrafik på Ostlänken/Götalandsbanan integreras Mjölby och Norrköping ytterligare i tid och ett större utbyte kommunerna emellan är att vänta.

Norrköpings kommun och den fjärde storstadsregionen är beroende av att regionen med omnejd kan erbjuda olika slags miljöer för boende och arbete. Regiontanken baseras på att val av bostadsort eller näringslivetableringar ska kunna fattas utifrån den väljandes preferenser och inte avgränsas geografiskt till den egna kommunen. Den bästa lösningen kan finnas i en grannkommun.

Motala kommun

Fördjupningen omfattar industriområdet mellan stambanan och Svartån, från resecentrum och söderut. Planförslaget redovisar på ett förtjänstfullt sätt hur detta centrala område kan genomgå en successiv stadsförnyelse med nya bostäder och verksamheter.

När pendeltågstrafiken till Motala startar, kommer tågen att göra en tidskrävande skiftsvändning i Mjölby. I Infraplans utredning 2001-12-17 om en interregional snabbpendel Linköping - Örebro föreslås triangelspår nordost eller sydväst om Mjölby för att förkorta restiderna. Det nordöstra alternativet ger störst tidsvinst, medan det sydvästra möjliggör att tågen mot Motala och Örebro stannar i Mjölby. I det senare fallet skulle industrispåret (del av f d Hästholmsbanan) i södra delen av det aktuella planområdet kunna utnyttjas. I planförslaget förutsätts att industrispåret läggs ned.

Det är angeläget att möjligheterna att förbättra framtida tågtrafik inte byggs

bort. Frågan om industrispårets ev. betydelse för framtida pendel- och interregionaltågstrafik bör därför belysas i fördjupningen av översiktsplanen.

Kommunstyrelsen uttalar att industrispårets eventuella betydelse för framtida pendel- och interregionaltågstrafik bör belysas. Motala kommun har i övrigt inga erinringar mot fördjupningen av översiktsplanen.

Ödeshögs kommun

Avstår från yttrande, enligt brev 2009-09-24.

Miljökontoret

Miljönämnden och Miljökontorets bedömningen är att det i stort är ett bra förslag. Det är positivt att ån och naturen däromkring blir mer tillgänglig genom att vandringsstråk och spänger anläggs. Dock behöver nedanstående områden utredas mer.

*Naturvård:* Våtmark med strandskog mot ån är viktigast att spara och lämna för fri utveckling. För att anlägga en ö och en eventuell hamn krävs tillstånd till vattenverksamhet. Det finns risk för att både ö och hamn påverkar våtmarken negativt.

Det är viktigt att grova träd i området sparas.

*Buller:* Miljökontoret anser att utformningen av bullerskyddet mot järnvägen måste utredas av expertis så att riksdagens riktvärde för 55dB(A) verkligen uppfylls för bostäder inom området.

Miljökontoret gör bedömningen att bullerskyddet måste anläggas före det att bostäder byggs inom områdets södra del.

Den nya trafiksituationen med anslutning av Magasinsgatan till Järnvägsgatan bör ingå i bullerutredningen.

*Förorenad mark:* I planförslaget utpekade förorenade områden inom planområdet, främst härrör sig föroreningarna från tidigare industriverksamhet. Områdena har pekats ut av Länsstyrelsen i samband med en s.k. branschklassning. I de fall det inte finns någon ansvarig verksamhetsutövare för det förorenade området så är det kommunens ansvar att undersöka området vidare i samband med planering. Miljökontoret föreslår att tekniska kontoret anlitar adekvat expertis för att upphandla en förstudie av området. I förstudien tas prover för att konstatera typ och ungefärlig mängd av förorening. Till förstudien hör vanligtvis även en ansvarsutredning. Utifrån förstudien görs en huvudstudie där utbredning av eventuella föroreningar fastställs och frågan om åtgärder utreds. Vid behov följs huvudstudien av sanering.

*Dagvatten:* I den södra delen av området finns en befintlig damm som fungerar som dagvattenmagasin. Möjligheten att utnyttja dammen för hela områdets dagvatten bör utredas.

*Befintlig industri:* Miljökontoret anser det omöjligt att kombinera befintlig industri, såsom ASM, med bostäder. Etappindelningen av området måste förtydligas så att den befintliga industrin värnas och så att boende i de planerade bostäderna inte utsätts för störningar i form av lukt och buller.

I samband med detaljplaneläggning är det viktigt att klargöra att om verksamheter och bostäder ska fungera inom samma kvarter så ställer det

krav på att verksamheterna inte medför störningar.

**Kommentarer:**

*Naturvård: Naturvårdens önskemål om fri utveckling står delvis i kontrast mot planens intension att utveckla naturen till stadspark med mer sociala kvaliteter. Utmed ån i lågt läge förslås ingen bebyggelse med hänsyn till natur, översvämning och stabilitet. På flera platser kan dock natur och kultur samverka så att park och natur växlar på samma sätt som utmed åns västra sida. Kvartersmark justeras vid ett flertal värdefulla träd, samt föreslås beläggas med bygglöplikt i bevarande syfte. I avvägning mellan ny gatustruktur och borttagande av kullen med naturvärde 4 prioriteras gatan.*

*Avsikten är att omvandla östra stranden på det sätt som skett utmed motstående sida och inom stadens ringar prioritera parkanläggning och god tillgänglighet. Kanalen är en idé som måste utredas närmare genom miljöprövning. Se även om naturinventering nedan.*

*Buller: Se kommentarer till Länsstyrelsen*

*Förorenad mark: Se kommentarer till Länsstyrelsen*

*Dagvatten: Kompletterande VA- och dagvattenutredning pågår.*

*Befintlig industri: Se kommentarer till ASM och Länsstyrelsen*

Utbildningskontoret	Ingen erinran.
Kultur- och fritidsförvaltningen	Ingen erinran.
Byggruppen i Kommunens råd i frågor om funktionsnedsättning	Sid 19 Lek och rekreation. "...Stadsparken med välutrustad lek park" ? Var finns handikapptoaletten? Det är viktigt att verkligen iakttaga barnperspektivet i all planering, från början. Viktigt att även ungdomar får komma till tals tidigt i planeringen.
Landstingen i Östergötland	Ingen erinran. Bygg- och fastighetsavdelningen, e-post 2009-06-16.
Naturskyddsföreningen	Enligt förslaget skall stora delar av naturområdet längs Svartån mellan Burensköldsbron och Järnvägsgatans bro ersättas av bebyggelse och parkområden. Endast en liten del av naturområdet tänkes bli bevarad och vara avskild från bebyggelsen med en kanal i höjd med lokstallarna. Naturskyddsföreningen i Mjölby har vid sammankomst i augusti diskuterat förslaget och enats om att framföra sin önskan att naturvärdena längs Svartån inom berörda område i största möjliga omfattning bevaras ostörd och att byggnationen är skonsam mot skogsområdet. Detta anser vi vara en tillgång för mjölbyborna och andra att uppleva natur på nära håll i. Naturskyddsföreningen anser vidare att kanalen genom området inte bör grävas. Risk finns att den inte kommer att genomströmmas av friskt vatten

utan snarare kommer att växa igen.

Däremot anser föreningen att den tänkta promenadstigen längs Svartån kommer till stånd för att underlätta för invånarna att komma naturen nära.

**Kommentar:** *Avsikten är att omvandla östra stranden på det sätt som skett utmed motstående sida. Inom stadens ringar prioriteras parkanläggning och god tillgänglighet. Kanalen har ersatts med en idé om en vattenbukt, vilket behöver utredas närmare genom miljöprövning.*

## FASTIGHETSÄGARE

ASM Foods AB

ASM Foods AB har både tagit del av Mjölby Kommuns översiktsplan för det nya bostadsområdet Svartå Strand, deltagit i samråd under en tid, samt lämnat skrivna synpunkter på planen den 15.5 och 29.5 och erhållit minnesanteckningar från samråden den 5.6, 30.6 och 8.9. (D nr 2007.50 212). Med den här skrivelsen vill ASM Foods tydliggöra att vi är emot ett bostadsområde så nära inpå vår industriella verksamhet. Samtidigt som ASM Foods ståndpunkt är att ett nytt bostadsområde så centralt blir ett lyft för Mjölby. Problemet är bara att ASM Foods ligger där det ligger. Konsekvenserna av detta har inte tydligtgjorts och tänkts över i den presenterade översiktsplanen. ASM Foods vill därför påtala detta för beslutfattare i Mjölby Kommun:

Krav och synpunkter

1) ASM Foods kräver att kvarteret Inkvisitorn där företaget är lokaliserat, inte klassificeras som bostadsområde utan förblir ett industriområde. Blir det som i översiktsplanen B/V (bostäder/verksamhet) kan det byggas bostäder i direkt anslutning till ASM Foods utefter Kyrkogatan.

ASM Foods föreslår därför följande: - I den nuvarande detaljplan benämns ASM Foods: Jm och J. (i delen närmast mot kvarteret Tumskruven är Jm accepterat av ASM Foods). - I den nu presenterade översiktsplanen har klassificeringen B/V använts för kvarteret Inkvisitorn. Kvarstår den benämningen och den blir gällande kommer ASM Foods på sikt att bli överkört vid eventuella överklaganden. - Vårt förslag till klassificering i den nya översiktsplan för kvarteret Inkvisitorn blir istället att det stå: B1/V1; innebär att bostäder B1 kan projekteras och byggas först när verksamheten V1 har upphört. - Er översiktsplan när den är antagen kan inte överklagas och kommer att ligga till grund för Kommunens fortsatta bostadsplanerande av området Svartå Strand.

I en kommande detaljplan för området kommer översiktsplanen att ligga som ett klart styrande dokument och gör inte Kommunen justeringar i dokumentet nu, innan det senare i år antages, borgar det för framtida problem för ASM Foods verksamhet i Mjölby. - I en framtida ny detaljplan över området Svartå Strand kräver ASM Foods att det för kvarteret Inkvisitorn även fortsättningsvis skall stå benämningen: J.

2) En säkerhetszon, kring vårt industrikvarter, är också ett krav från ASM Foods. Det innebär en likartad lösning som idag. För vår typ av verksamhet rekommenderar Boverket 200 m. I samrådet som ägt rum med

Byggnadskontoret har 50 m kommit som förslag. ASM Foods krav är att zonen läggs utefter Södra Strandvägen och bort till lokstallarna vilket motsvarar ca 100 m. Viktigt att det tydligt finns inritat i den antagna översiktsplanen som en tydlig verksamhets zon och inte som ett bostadsområde.

3) Inom nuvarande detaljplan har ASM Foods rätten att ändra verksamhetsinriktning för att anpassa den till framtida nya behov, men också till utbyggnadsmöjlighet för produktionen med större yttre miljöpåverkan. Tyvärr för ASM Foods kommer en ny översiktsplan som den nu ligger att omöjliggöra detta. Kommunen som är vår miljötillsynsmyndighet kommer med största sannolikhet att säga nej. Med en ny översiktsplan kommer också andra krav att successivt skärpas för att förbättra för invånarna vid Svartå Strand. Här saknar och kräver ASM Foods en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, där ASM Foods situation kommer fram innan beslut tas. Översiktsplanen är uppfylld av en eufori att bygga bostäder närmast Svartån där man glömt de vardagliga konsekvenserna för omgivningen. Att i efterhand konstatera att ”det tänkte vi inte på” det köper inte ASM Foods.

4) Varför ASM Foods har ovanstående krav beror på att när människor flyttar in i ett nytt bostadsområde (ca 700 bostäder) och upptäcker att det finns en omfattande industriverksamhet som granne, då böljar missnöjet att gro. Buller, lukter och aktiviteter dygnet runt kommer att störa komforten. Speciellt vår och sommar när människor är ute mer i olika aktiviteter och ASM Foods hela tiden stör. Med största sannolikhet kommer det att resultera i klagomål och tidningsartiklar. Resultatet blir att ASM Foods får anpassa sig till nya tuffa krav. Det finns erfarenheter från liknande situationer i Nyköping och Värnamo, där företag har tvingats flytta på grund av extern kritik. Denna insikt får oss att inse vikten av att reagera nu innan er översiktsplan är antagen. För att förstå detta ger följande beskrivning av vår vardag en vägledning:

» Antal in- och utleverans per dag med långtradare är ca 30 st. Huvuddelen mellan kl. 07.00-16.00, varav uttransporterna vid ICA utfarten vid Kyrkogatan är ca hälften.

» Antalet paketbilar, budbilar, service och hantverks bilar, samt inleveranser till Birgittas Catering är ca 20-30 st. med huvuddel mellan 07.00-16.00.

» Truckkörning sker regelbundet inom fabriksområdet. Utetruckarna används under ca 14 timmar för lastning och lossning, samt körningar mellan fabriker och lager. Tidvis med 2-3 truckar samtidigt under perioden mellan 07.00-22.00.

» ASM Foods viktigaste leverans emballaget, 1-tons rostfria containers, nästan 1000 st. är ständigt i omlopp till kunder, förvaras utmed Kyrkogatan och skapar bara det ett relativt stort bullrande.

» Det luktar jordgubbar, hallon, choklad, nötter och ibland avlopp.

» Kompressorer och fläktar blir aldrig tysta.

5) Utöver ovanstående har en rad andra frågor diskuterats i samråden mellan ASM Foods och Byggnadskontoret där vi har en god överensstämmelse och det behöver därför inte kommenteras vidare i denna skrivelse och de är:

- Utfart Kyrkogatan vid ICA: måste vara kvar av logistik skäl.
- Förlängning av Magasinsgatan söderut: måste gå över SJ mark.
- Kommunens mediaservitut genom ASM Foods området är inget problem.- Eldning av olja: krävs för att skapa 11 bars ånga (ca160°C) för uppvärmning i våra livsmedelsprocesser, där gasol, fjärrvärme eller el för dagen inte är realistiska alternativ.

6) Vår verksamhet har funnits i Mjölby sedan 1940-talet och har på så sett bidragit till Mjölby Kommuns utveckling genom åren och vi räknar med att finnas till även lång tid framöver till gagn för bl.a. Mjölby Kommun och våra ägare. ASM Foods verksamhet hade för året 2008 en omsättning på 320 mio kr och ca 114 personer anställda och betalade därigenom i personalskatter 22 mio sek. På 10 år blir det 220 mio kr in till ert system. Utvecklingen för 2009 pekar på en 10 % volym och resultat förbättring jämfört med 2008. ASM Foods vill framöver utvecklas som ett starkt och effektivt livsmedelsföretag och förstärka rollen som den aktör vi idag har i över fyrtio länder, med stora internationella kunder som bl.a. Unilever och Nestlé. ASM Foods vill också utvecklas väl i den danska Givisco koncernen som har verksamheter i många länder med en omsättning över 13,5 miljarder dkr.

7) Avsikten med ASM Foods krav och synpunkter är att Mjölby Kommun, vid antagandet av översiktsplanen Svartå Strand, hör samman ovanstående så att ASM Foods utan oro kan verka och planera inför framtiden. Det känns inte bra att ASM Foods som planen nu ligger riskerar att få fötterna undanslagna.

Vi hoppas att Mjölby Kommun anser att ASM Foods verksamhet är en viktig del i kommunens framtida planering och att det tydliggörs i den antagna översiktsplanen.

### **Kommentarer:**

*Dialog har förts genom fortlöpande genom möten och samtal i syfte att skapa förståelse för varandras önskemål och behov, liksom för att kunna justera planförslaget på konstruktivt sätt. Kommunstyrelsens arbetsutskott besökte företaget 2009-08-14 och hela kommunstyrelsen med ersättare besökte anläggningen med tillhörande rundtur 2009-09-23.*

*I Värnamo låg företaget Peltor på mark planerad för mindre industri förenlig med befintliga bostäder och de växte och expanderade på ett sätt som inte längre var förenligt med omgivningen, enligt telesamtal med planavdelningen 2009-10-22. I Nyköping kan stadsdelen Spelbagen avses, där fastighetsbolaget Klöver omvandlar till en blandning av verksamheter och bostäder. Här har företaget Svenox sagts upp men erbjudits ny plats inom kommunalt industrihotell, enligt telesamtal med planeringsenheten 2009-10-23. I Mjölby är det viktigt att upprätthålla ett lagom stort skyddsavstånd. Blir det för litet kan ASM Foods påverkas negativt och blir det för stort uppstår en halvtom mellanzon utan attraktivitet för stadsdelens övriga funktioner och behov som trygga trafikmiljöer, serviceutbud och bostäder.*



- *Förslaget förtydligas enligt synpunkt om ändrad färg- och planbeteckning. V B – livsmedelsindustri på kort och medellång sikt, bostäder på lång sikt.*
- *Skyddsavstånd till industri markeras som hänsynszon 50 respektive 100 m, vilket påverkar planens markanvändning och etappindelning. Innebörd förtydligas i text.*
- *Plankarta justeras för väg öster om kv Inkvistorn, enligt synpunkt.*
- *MKB utvecklas enligt synpunkt.*

## SAMRÅDSMÖTEN

15 juni 2009, 10 deltagare.  
11 aug 2009, 11 deltagare.

Samrådsmöten har anordnats 15 juni och 11 augusti 2009. Se bifogade minnesanteckningar.

## WORKSHOP

15 oktober 2009,  
kl 08.30-16.00. 40 deltagare.

Se separat redovisning.

## STÄLLNINGSTAGANDE

Förslag till ställningstagande och åtgärder redovisas under kommentarer ovan. Kompletterande undersökningar som utförts inför utställning är:

- Trafikbullerutredning, ÅF-Infrastructure AB/ÅF Ljud och vibrationer 2012-03-05
- Vibrationsutredning, ÅF-Infrastructure AB/ÅF Ljud och vibrationer 2012-05-24
- Fördjupad riskbedömning avseende farligt gods, WSP 2012-06-21
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, WSP 2012-05-10
- Fördjupad analys av översvämningsrisker, WSP 2012-04-23
- Geoteknisk utredning, WSP 2012-04-22

Bilagor och utställningshandlingar finns tillgängliga på kommunens hemsida.

MEDVERKANDE  
TJÄNSTEMÄN

Denna samrådsredogörelse har upprättats av planarkitekter Håkan Sylvan och Jesper Borgström i samråd berörda tjänstemän.